

Lfd. Nr.	Behörde /Träger öffentlicher Belange/Nachbargemeinde Inhalt der Stellungnahme	Datum	Umgang mit den Anregungen (Abwägung) Begründung bei Nichtberücksichtigung
16.d	Landesbetrieb Straßenwesen Keine Stellungnahme		Abwägung: keine
16.e	<p data-bbox="304 499 1043 528">Landesbetrieb Straßenwesen</p> <p data-bbox="304 563 1043 627">Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS), Dienststätte Wünsdorf stimmt den Änderungen des o. g. B-Planes grundsätzlich zu.</p> <p data-bbox="304 659 1043 786">Änderungen bezüglich des Anschlusses an die B 96 sind nicht vorgesehen. Zur Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf den Kreuzungsbereich Berliner Allee/Gutstedtstraße ist es erforderlich eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen und ein entsprechendes Konzept vorzulegen.</p> <p data-bbox="304 1310 1043 1369">Ergänzende Stellungnahme zur Ermittlung Verkehrsaufkommen durch den B-Plan verursachten Verkehr</p> <p data-bbox="304 1406 1043 1463">In Bezug auf die letzte Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, OS Wünsdorf (LS) vom 09.12.2020 und unter Berücksichtigung der mit Email vom</p>	<p data-bbox="1066 499 1290 528">09.12.2020</p> <p data-bbox="1066 1278 1290 1307">18.01.2021</p>	<p data-bbox="1312 499 2074 528">Abwägung: wird wie folgt berücksichtigt.</p> <p data-bbox="1312 563 2074 627">Es wird zur Kenntnis genommen, dass den Änderungen des Bebauungsplanes grundsätzlich zugestimmt wird.</p> <p data-bbox="1312 659 2074 1241">Am 16.12.2020 erfolgte eine telefonische Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Klärung des Sachverhaltes: Der zweite Absatz sei als Hinweis zu verstehen und nicht als Voraussetzung für die Zustimmung zum Bebauungsplan. Diese grundsätzliche Zustimmung wurde erteilt. Es wird allerdings darum gebeten, das durch das Vorhaben zu erwartende Verkehrsaufkommen dem Landesbetrieb zu übermitteln und in die Begründung aufzunehmen. Demgemäß wurde ein Verkehrsplanungsbüro durch den Vorhabenträger beauftragt. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Eine Verkehrsuntersuchung wäre unabhängig vom Bebauungsplan für die weitere Entwicklung des Ortsteils Wünsdorf/Waldstadt angeraten und soll im Zusammenhang mit den Wohnbaustandorten auch in Regie der Stadt Zossen erfolgen. Der Landesbetrieb hat bestätigt, dass sofern die Verkehrszahlen insgesamt auf der B96 es erfordern, dem Bau eines Kreisverkehrs, der im Bebauungsplan bereits berücksichtigt wurde, fachlich nichts entgegensteht.</p> <p data-bbox="1312 1342 2074 1370">Abwägung: Die Anregungen werden wie folgt berücksichtigt:</p> <p data-bbox="1312 1406 2074 1463">Die Ausführungen hinsichtlich der Anwendung der RAS 06 Tabelle 44 wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden,</p>

11.01.2021 übergebenen Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das geplante Nahversorgungszentrum, ergibt sich nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) nach Tabelle 44 bereits mit dem Bau des Nahversorgungszentrums die Erforderlichkeit von Linksabbiegespuren auf der B 96 in die Gutstedtstraße.

Daher sieht der LS entgegen Ihren Begründungen zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Berliner Allee/ Gutstedtstraße“ vom 10.09.2020 unter Punkt 5.3 - Straßenverkehrsflächen - und dem Unterpunkt - Flächenvorsorge im Bereich der Bundesstraße - den Investor als Verursacher und somit Kostenpflichtiger für diese Linksabbiegespuren.

da der Landesbetrieb Straßenwesen keine Verkehrszahlen für die Bundesstraße angeführt hat. Nach den Verkehrszahlen für die Bundesstraße B 96, die dem Verkehrsplanungsbüro zur Verfügung stehen (Bestand 2010 und Prognose 2030) bzw. die auf der Internetseite der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für die Zählstelle Zossen für das Jahr 2018 veröffentlicht sind, ergeben sich keine Anhaltspunkte für die Herstellung von Linksabbiegespuren. Gemäß der Stellungnahme des Verkehrsplanungsbüros Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft Berlin (HL) stellt sich die Situation wie folgt dar:

Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrssituation liegen HL folgende Informationen vor:

- Linksabbieger aus Verkehrsaufkommensberechnung zum Einzelhandelsstandort des vBP: 17 Kfz/h (Spitzenstunde)
- Belastung B96 (Bestand 2010): rund 8.500 Kfz/24h bzw. gem. BASt (2018): 8.721 Kfz/24 h = Spitzenstunde: rund 680 bis 700 Kfz/h, d. h. je Richtung: rund 350 Kfz/h
- Belastung B96 (Prognose 2030): rund 9.000 Kfz/24h = Spitzenstunde: rund 720 Kfz/h, d.h. je Richtung: rund 400 Kfz/h
- unbekannt: Menge Linksabbieger im Bestand

Aus der Tabelle 44 (siehe auch Anlage) wird ersichtlich, dass bei einer angebauten Straße, wie hier der Fall, keine Ausbaumaßnahmen notwendig sind, sofern die „Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV“ 400 Kfz/h nicht überschreitet. Bei den lediglich 17 Linksabbiegern, die durch das geplante Vorhaben verursacht werden, würde generell, auch bei höheren Verkehrsstärken, gar kein Ausbau erforderlich werden.

Da eine isolierte Betrachtung jedoch möglicherweise nicht ausreichend fachgerecht und zielführend bzw. im Sinne einer einvernehmlichen Lösung sein könnte, besteht die Absicht der Stadt Zossen im Vorfeld der Realisierung des Vorhabens Abstimmungen mit dem Landesbetrieb hinsichtlich einer nachhaltigen Gestaltung des Knotenpunktes (Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes) zu führen.

Dabei sollte eine ausgewogene Kostenverteilung ausgehandelt werden, die nicht nur die unmittelbaren Anlieger belastet, sondern entsprechend der Aufgabe einer Bundesstraße insbesondere den wesent-

Lfd. Nr.	Behörde /Träger öffentlicher Belange/Nachbargemeinde Inhalt der Stellungnahme	Datum	Umgang mit den Anregungen (Abwägung) Begründung bei Nichtberücksichtigung
	<p>Der LS hält den ersten Satz seiner Stellungnahme vom 09.12.2020 aufrecht unter folgendem Zusatz: Mit der Weiterplanung des Nahversorgungszentrums ist durch einen Straßenverkehrsplaner der Knotenpunkt mit zu planen und mit dem LS sowie der Stadt Zossen abzustimmen und eine entsprechende Vereinbarung nach Kreuzungsrichtlinie zu erarbeiten.</p>		<p>lich höheren Durchgangsverkehr berücksichtigt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass weiterhin dem Bebauungsplan grundsätzlich zugestimmt wird. Die Stadt Zossen wird federführend die Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und mit angemessener Unterstützung durch den Vorhabenträger führen. Ziel ist es eine nachhaltige Lösung für den Kreuzungspunkt zu entwickeln.</p>

Auszug aus der Rast 06

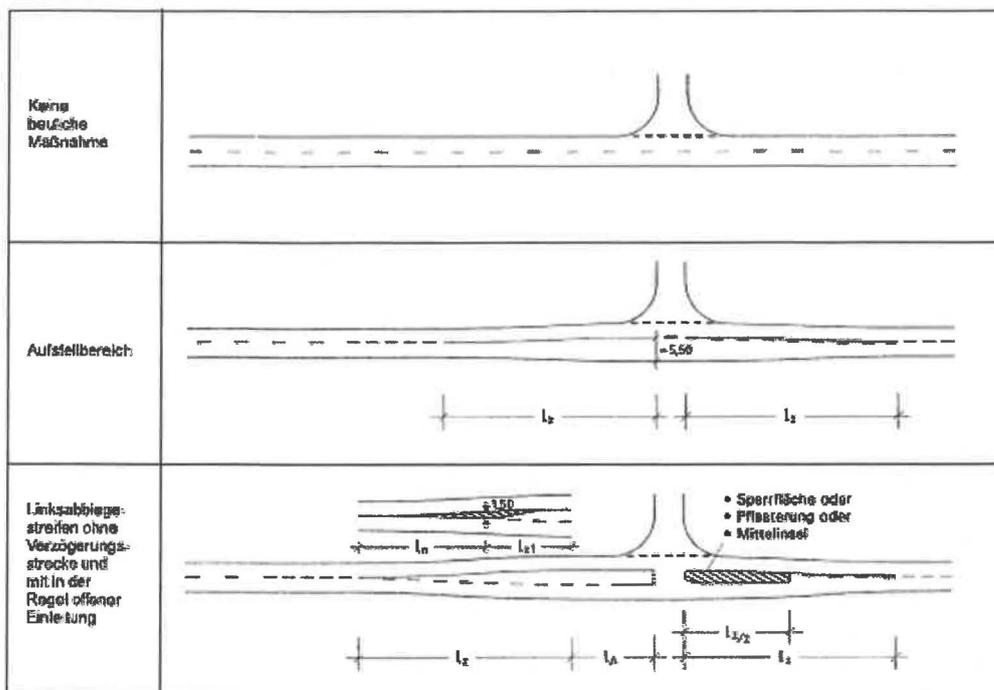


Bild 103: Formen der Führung von Linksabiegern an Hauptverkehrsstraßen

Tabelle 44: Einsatzbereiche für Linksabiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen und an Fahrbahnen mit Zwischenbreiten

	Stärke der Linksabieger Q _L [Kfz/h]	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							

Keine bauliche Maßnahme
 Aufstellbereich
 Linksabiegestreifen

Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrssituation liegen dem Verkehrsplanungsbüro folgende Informationen vor:

- Linksabieger aus Verkehrsaufkommensberechnung zum Einzelhandelsstandort des vBP: 17 Kfz/h (Spitzenstunde)
- Belastung B96 (Bestand 2010): rund 8.500 Kfz/24h bzw. gem. BASt (2018): 8.721 Kfz/24 h = Spitzenstunde: rund 680 bis 700 Kfz/h, d. h. je Richtung: rund 350 Kfz/h
- Belastung B96 (Prognose 2030): rund 9.000 Kfz/24h = Spitzenstunde: rund 720 Kfz/h, d.h. je Richtung: rund 400 Kfz/h
- unbekannt: Menge Linksabieger im Bestand